1969 மார்ச் 4]

திரு. பி. வேலுசாமி : இந்தக் கல்வித் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற பணியாளர்களையும், அதிகாரிகளையும் ஏப்ரல், மே, மாதங்களில் மாற்றம் செய்தால்தான் அவர்களுடைய குழந்தைகள் கல்வி கற்க முடியும். ஆகவே, அப்படிச் செய்வதுதான் சரி என்று அரசாங்கம் கருது றதா? இடையிலே மாற்றம் செய்வதாக இருந்தால் அந்தந்த ஜில்ல வுக்குள்ளேயே மாற்றச் செய்தால் அவர்களுக்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதையும் அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : இரண்டும் நல்லதுதான். இ· பொழுதுகூட ஆண்டுக்கு ஒரு முறைதான் மாறுதல் செய்யப்படுகிறது இடையிலே தேவைப்படுமானுல் சில காரணங்களினுல் செய்கிறுர்கள். அதில் தவறு இருந்தால் பரிசீலனை செய்கிறுர்கள்.

திரு. ஆர். கருப்பையா : தலைவர் அவர்களே, ஆசிரியர்களை மாற்றுவது மே மாதத்திற்குள் செய்ய வேண்டும். அது மட்டுமல்ல, ஆசிரியர்களை நியமிக்கின்ற நேரத்திலும் ஜூன் மாதத்திற்குள்ளே நியமித்துவிட வேண்டும். அப்படியில்லாமல் சில பள்ளிகளிலே காலாண்டுத் தேர்வு வந்த பிறகு நியமிக்கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. இதை அரசாங்கம் கவனித்து தவையான நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : ஒரு சில இடங்களில் அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் ஏற்பட்டால் பரிகாரம் காண முயற்சி எடுத்து இருக்கிறோம். ஆனுல், பெரும்பாலும் இடையிலே ஆசிரியர்களுக்குத் தொல்லை கொடுக்காமல் இருப்பதுதான் நல்லது.

அலங்காநல்லூர்—பாலமேடு பகுதியில் சுண்ணும்புப் படிவம்

*158 வினு—திரு. பி. எஸ். மணியன்: மாண்புமிகு கல்வி, தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) மதுரை மாவட்டத்தில் அலங்காநல்லூர், பாலமேடு பகுதியில் சுத்தமான சுண்ணும்புக் கல் கிடைப்பதாகத் தகவல் ஏதேனும் அரசாங்துக்கு வந்ததா?

(இ) ஆம் எனில், அப்பகுதியில் எவ்வளவு கிடைக்குமெனக் கணக்கெடுக்கும் முயற்சியில் அரசு ஈடுபடும் உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : (அ) இல்லை ஐயா, அந்தப் பகுதியில் 1959-60-ல் இந்தியப் புவியியல் துறையினர் ஆராய்ச்சி நடத்தியதில், சுத்தமான சுண்ணும்புக் கல் கிடைப்பதாகத் தெரியவில்லை.

(இ) வினுவிற்கு இடமில்லை.

Railway lines proposed to be closed.

* 159 *Q.*—THIRU N. KASIRAMAN :
THIRU G. GOMATHYSANKARA DIKSHIDAR : Will the Hon. the Minister for Public Works be pleased to state :

(*a*) whether information has been received from the Central Ministry of Railways about the removal of railway lines between Needamangalam and Mannargudi adn Thiruthuraipoondi and Vedaranyam;

(*b*) whether any intimation has been received from the same Ministry about the removal of any other short distance railway lines in Thanjavur district;

(c) whether the same Ministry has addressed this Government about the proposal to remove the railway line between Mettupalayam and Ooty; and

(d) if so, the steps that are being taken to prevail upon the Ministry of railways to permit the retention of the above railway lines ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ், ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) முதல் (உ) வரை: கீழ்க்கண்ட கிளை இருப்புப் பாதைகளின்மூலம் ஆதாயம் கிடைக்காததால் அவற்றை மூடிவிட இந்திய அரசு கருத்துத் தெரிவித்துள்ளது:—

(1) மேட்டுப்பாளையம்—உதகமண்டலம்.

(2) மாயூரம்—தரங்கம்பாடி.

(3) பேரளம்—காரைக்கால்.

(4) நீடாமங்கலம்—மன்னார்குடி.

(எ) மேட்டுப்பாளையம்-உதகமண்டலம் இருப்புப் பாதையின் முக்கியத்துவமும், தேவையும், இந்திய அரசுக்குச் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ளன. இந்தக் கிளை இருப்புப் பாதையை மூடிவிடுவதற்கான செயற்குறிப்பை கைவிடுமாறும் இந்திய அரசு வேண்டப்பட்டுள்ளது. இந்திய அரசின் பதில் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

பேரளம்-காரைக்கால் இருப்புப் பாதையின் பெரும் பகுதி புதுச்சேரி மாநில எல்லைகளுக்குள் உள்ளது.

எஞ்சிய இரண்டு இருப்புப் பாதைகளைப் பொறுத்த வரை, இந்த விஷயம் அரசாங்கத்தின் ஆலோசனையில் இருக்கிறது.

திரு. நா. காசிராமன் : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும்போது நீடாமங்கலம்-மன்னார்குடி இருப்புப் பாதையை வருவாய் இல்லாத காரணத்தினால் மத்திய அரசு எடுத்துவிடப்போவதாகத் தெரிவித்தார்கள். ஆனால் அதை வருவாய் உள்ள போக்குவரத்தாக மாற்றி, கும்பகோணத்திற்கும் நீடாமங்கலத்திற்கும், மன்னார்குடிக்கும் பட்டுக்கோட்டைக்குமாக இணைத்தால் அந்தப் பகுதிகள் வளம்பெறவும், விவசாயத்திற்குப் பெயர்போன தஞ்சை மாவட்டத்தில் போக்குவரத்திலும் லாபம் ஏற்படும் என்ற முறையிலும் வேறு புதிய லைன்களைப் போட அரசாங்கம் முயற்சி எடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இதுபோன்ற காரணங்களை மத்திய அரசிடம் சொல்லித்தான் மேற்படி இருப்புப்பாதைகளைத் தொடர்ந்து வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று அரசாங்கம் கேட்டு இருக்கிறது.

திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்கிறநேரத்திலே மாயவரம்-தரங்கம்பாடி இருப்புப் பாதையை மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரை செய்யும் நிலையில் ஆலோசனையில் இருக்கிறது என்பதாகச் சொன்னார்கள். மாயவரம்-தரங்கம்பாடி இருப்புப்பாதை மூலமாக தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் உள்ள கடற்கரைப் பகுதியை இணைக்கக் கூடிய முக்கியமான பாதையாக அது இருப்பதாலும், கடலோரப் பகுதியிலே உள்ள மீனவர்கள், தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் ஆகியோர் போக்குவரத்துக்கு வசதியாக அது இருப்பதாலும் அதை எடுத்துவிடாமல் இருப்பதற்கு நம்முடைய அரசாங்கம் பரிந்துரை செய்யுமா ? அப்படி மீறி எடுத்துவிட்டால் நாங்கள் நடத்திக் கொடுக்கிறோம் என்று நம்முடைய அரசு சொல்வதற்கு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : கனம் உறுப்பினர் சொன்ன காரணங்களுக்காகவும், தஞ்சாவூர்ப் பகுதியிலே நடுவே அமைந்துள்ள உபரிப் பகுதிகளிலிருந்து நெல்லை வேறு பகுதிகளுக்குக் கொண்டு வருவதற்காகவும் மேற்படி இருப்புப் பாதையைத் தொடர்ந்து வைத்திருக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கம் வற்புறுத்தி வருகிறது.

1969 மார்ச் 4]

திரு. ஜெ. பெள்ளி கௌடர் : தலைவர் அவர்களே, உலக நாடுகளிலிருந்து இந்திய நாட்டுக்கு வருகின்ற மக்கள் பார்க்கவேண்டிய முக்கிய இடங்களில் உதகையும், இரயில் பாதையும் ஒன்றாகும். ஆகவே, உதகை இரயில் பாதையை அகற்றக்கூடாது என்பதாக மத்திய அரசுக்கு எடுத்துச் சொல்லி, அந்தப் பாதையைக் கட்டிக்காக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப்பிடுவது போல, மேற்படி இருப்புப் பாதை மிக நல்ல இடத்தில் அமைந்திருக்கிறது. ஏற்கனவே நம்முடைய அரசு மத்திய அரசை வற்புறுத்தி, மேற்படி பாதையை அப்புறப் படுத்தக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. குறிப்பாக, கீழ்க்கண்ட காரணங்களுக்காக அந்த மேட்டுப்பாளையம்-உதகமண்டலம் இருப்புப் பாதை தொடர்ந்து இருக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறோம்.

• 'கடினமான மலைப்பகுதியினூடே நன்கு அமைக்கப்பட்ட இருப்புப்பாதை எழில்மிகு இயற்கைக்காட்சிகளினிடையே சென்று, 'மலையரசி' என அழைக்கப்படும் உதகையை நாட்டின் ஏனைய பகுதியுடன் இணைக்கின்றது. இந்த இருப்புப் பாதை சிருலாப் யணிகள் பலராலும் பெரிதும் விரும்பப் படுகின்ற இயற்கை எழில் கொஞ்சும் நீலகிரி மலையினூடே ரயிலில் பயணம் செய்வது மகிழ்வூட்டக்கூடிய அனுபவமாகும். இந்த இருப்புப் பாதையை அகற்றிவிட்டால், சுற்றுலாப்பிரியர்கள், இயற்கையின் எழிலைக் கண்டு ரசிக்கக்கூடிய வாய்ப்பினை இழந்து விடுவர். மேலும், இதனால் இம்மலைப் பகுதிக்கு வரக்கூடிய சுற்றுலாப்பிரியர்களின் எண்ணிக்கை குறைந்துவிடுமாதலால், நீலகிரி மாவட்டத்தின் பொருளாதார நிலை பாதிக்கப்படும்.'

இன்னும் பல காரணங்கள் சொல்லி, மேற்படி இருப்புப்பாதை தொடர்ந்து இருக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. கொ. இர. ஞானசம்பந்தன் : இலாபகரமாக இருக்கிறதா இல்லையா என்பதை அடிப்படையாக வைத்துப் பார்க்காமல் ஜனங்களின் சௌகரியத்தை முன்னிட்டு இப்பாதையை நீடிக்க வேண்டும் என்று மத்திய அரசை நம்முடைய அரசு மீண்டும் வலியுறுத்துமா ?

மாண்புமிகு திரு எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வரும்.

திரு. நா. காசிராமன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த இருப்புப் பாதைகளில் மாயவரம்-தரங்கம்பாடி இருப்புப் பாதை லாபகரமாக இல்லாமலிருப்பதற்குக் காரணம் சரியான நேரங்களில் ரயில் விடப்படாமையாகும். ஒரு நாளைக்கு மூன்று தடவைகள் சென்று, மூன்று தடவைகள் திரும்பி வருகின்றன. ஃப்ரீக்வன்ஸி ஆஃப் ஸர்வீஸை, ஃப்ரீக்வன்ஸி ஆஃப் ட்ரிப்ஸை அதிகப்படுத்தினால் நிச்சயமாக அது லாபகரமாக மாறிவிடும்; என்பதை இந்த அரசு மத்திய அரசுக்கு எடுத்துக் கூறி, ஃப்ரீக்வன்ஸி ஆஃப் சர்வீஸை அதிகப்படுத்த நம்முடைய அரசு மத்திய அரசுக்குப் பரிந்துரைக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இது ஒரு நல்ல யோசனை. ஆனால், கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்த கருத்து அவருடைய "இன்டரஸ்ட்"டுக்குப் பாதகமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். (சிரிப்பு.)

டெல்லியில் நடந்த நீர்ப்பாசன மாநாடு

*160 வினா—**திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் :** மாண்புமிகு பொதுப் பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவிற்கு விடையளிப்பாரா—

1967ம் ஆண்டு மே மாதம் 12ம் தேதி டெல்லியில் நடந்த நீர்ப்பாசன மகாநாட்டில் என்ன முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டன ?